

Точка E_2 – к не целевому добавляется неэффективное использование бюджетных средств.

УДК 630*781

И.М. Мухин
(Московский государственный
университет леса)

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Анализ, проведенный в процессе наших исследований, свидетельствует не только о недостаточном уровне развития сети лесовозных дорог в нашей стране, но и о неравномерности их размещения. Высокая стоимость дорожного строительства и ограниченные ресурсы обуславливают требование рационального распределения капиталовложений, обеспечивающих их максимально возможную экономическую эффективность. Загрузка и эффективность дорог тесно связаны с промышленными и хозяйственными факторами производственного процесса, с размещением и развитием производственных сил, с сырьевой базой региона. Поэтому развитие дорожной сети должно соответствовать динамике экономического и социального развития. При решении задач вывода из кризиса лесной отрасли значительное место будет принадлежать оптимальному развитию дорожной сети предприятий.

При перспективном планировании сети лесовозных дорог следует иметь в виду, что существуют объективные предпосылки того, что первоначально разработанный проект

потребуется корректировки в соответствии с уточнениями и пополнениями. Отсюда следует, что задача перспективного планирования сетей лесовозных дорог заключается в определении такого начертания и транспортно-эксплуатационного уровня сети, которые полностью удовлетворяли бы потребности отрасли на заданную перспективу с учетом принятого периода реализации проекта, с учетом наибольшей эффективности капиталовложений.

Лесозаготовительная отрасль имеет большую по протяженности и разветвлению сеть лесовозных автомобильных дорог (автомобильные магистрали и ветки общей протяженностью составляют около 150 тыс. км). Ежегодно по мере освоения лесных массивов дорожная сеть минимально должна разрастаться, а расстояние вывозки увеличиваться на 1,5-2 км. При сплошных и условно-сплошных рубках каждое предприятие должно иметь на начало года такую протяженность вновь построенных магистралей, которая обеспечивала бы примыкание веток, а к ним – усов без, так называемых, транзитных участков. Условием обеспечения предприятий дорожной сетью является своевременное строительство усов необходимой протяженности и проезжаемости. По полученным данным, при расстоянии трелевки до 300 м, для вывозки каждых 4-10 тыс. м³ леса, в зависимости от запаса леса на 1 га, необходимо построить примерно 1 км уса зимнего или летнего действия.

Обеспечение дорожной сетью заключается не только в строительстве новых участков дорог. Весьма важно содержать существующую сеть дорог в исправном состоянии, вовремя планировать мероприятия по профилактике и ремонту дорожных одежд.

Одной из постоянных и главных задач совершенствования лесовозных дорог является перевод их в разряд круглогодичных. За последнее время удельный вес вывозки по дорогам круглогодичного действия снизился в связи с постоянно ухудшающейся ситуацией в экономике нашей страны. Общая протяженность дорог осталась на прежнем уровне в то время как их качественный уровень постоянно падает в связи с их износом. Если в 1975 г. средний грузооборот автомобильной дороги составлял 105,3 тыс. м³ в год, а в 1980г. он достиг 114,7 тыс. м³, то в 1998-99 годах грузооборот снизился до 20-25 тыс. м³. Если раньше на предприятиях отрасли планомерно наращивалась сеть дорог с гравийными, железобетонными и с асфальтобетонными покрытиями, то в настоящее время у предприятий не хватает средств на элементарный ремонт, не говоря уж о капиталоемких реконструкциях и новом строительстве. Предприятия все в больших масштабах пользуются дорогами общего пользования, что создает сильное отрицательное влияние на их качество и сроки ремонтов. Кроме того, во многих случаях не урегулирован финансовый вопрос с местными бюджетами – оплата содержания и ремонтных работ. Из-за нехватки гравийно-песчаных материалов и недостаточных темпов реконструкции, дорог в ряде районов лесозаготовок, для строительства дорог используется дерево, эксплуатируются грунтолежневые дороги, а также грунтовые и зимние дороги, хотя известно, что наличие у предприятий большого количества грунтовых и лежневых дорог, свидетельствует о плохом качестве дорожной сети. Такая сеть трудоемка в содержании и требует для поддержания мощностей большого количества финансовых ресурсов. Кроме

того, возникает разнотипность дорог, усложняющая их строительство и содержание.

К сожалению, в настоящее время, многие лесозаготовительные предприятия пользуются уже практически полностью изношенными основными фондами (износ 85-90%). Собственниками таких предприятий стали, в основном, промышленно-финансовые группы, преследующие, как правило, "сиюминутные" выгоды. Широко применяются демпинговые цены на продукцию леспромхозов. Словом, практически никто не работает на перспективу, в то время как одной из первоочередных задач остается технологическое переоснащение производственной базы на основе инновационных технологий и передового научно-технического опыта. По нашему мнению, сегодня особенно важно осознать необходимость применения научного подхода к планированию и организации деятельности лесозаготовительных предприятий на перспективу их развития на самом высоком – правительственном уровне, принять концепцию развития лесной отрасли, так как потенциала, накопленного за время стабильной работы, уже явно недостаточно.